

I och med att landsbygdsområdenas tillgänglighet ökar måste människor lära sig att umgås med miljön på ett respektfullt sätt.

Vidare förtjänar det att påpekas att landsbygdsområdenas attraktionskraft och tillgänglighet även påverkas av åtgärder för att främja turismen, särskilt genom ny kommunikationsteknik (Internet).

11. För att ge oförminskad uppmärksamhet åt frågan om landsbygdens tillgänglighet och främja utbytet av kunskap och

erfarenheter mellan regionerna rekommenderar vi kommissionen att varje år dela ut ett pris för bästa metod till de regioner som genom ett föredömligt eller nyskapande projekt har visat att de verkligen har tagit de rekommendationer som framförts på allvar. Kommissionen bör också en gång om året publicera en handbok med lyckade exempel.

12. Vi rekommenderar att kommissionen inbjuder europeiska paraplyorganisationer för vandrings- och cykelsällskap och för andra friluftsföreningar att sitta med i juryn för detta pris.

Bryssel den 14 juni 2000.

Regionkommitténs

ordförande

Jos CHABERT

Yttrande från Regionkommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg"

(2000/C 317/07)

BAKGRUND

Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet om integrering av konventionella järnvägssystem samt om förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (KOM(1999) 617 slutlig — 1999/0252 COD)⁽¹⁾.

Rådets beslut den 17 februari 2000 att i enlighet med artikel 265 första stycket och artikel 156 i EG-fördraget höra Regionkommittén i denna fråga.

Presidiets beslut av den 17 februari 2000 att ge utskott 3 (transeuropeiska nät, transporter, informations-samhället) i uppdrag att förbereda ärendet.

Regionkommitténs yttrande från mars 1998 "Transeuropeiska godskorridorer (freeways) för järnvägsfrakt" (CdR 346/97 fin)⁽²⁾.

Regionkommitténs yttrande från mars 1999 "Intermodalitet och intermodal godstransport i Europeiska unionen" (CdR 398/98 fin)⁽³⁾.

Regionkommitténs yttrande "Att utveckla ett trafiknät för alla — Varför goda lokala och regionala persontrafikförbindelser är viktiga och hur Europeiska kommissionen kan bidra till att förverkliga dem" (CdR 436/98 fin)⁽⁴⁾.

Det utkast till yttrande (CdR 94/2000 rév. 1) som antogs av utskott 3 den 4 maj 2000 (föredragande: Marcello Panettoni, ordförande i Italiens provinsförbund, I-PSE).

⁽¹⁾ EGT C 89 E, 28.3.2000, s. 11.

⁽²⁾ EGT C 180, 11.6.1998, s. 17.

⁽³⁾ EGT C 198, 14.7.1999, s. 21.

⁽⁴⁾ EGT C 198, 14.7.1999, s. 8.

Direktiv 91/440/EEG genom vilket "rätt till tillgång till järnvägsinfrastruktur" inom gemenskapen infördes i gemenskapslagstiftningen.

Direktiven 95/18/EG och 95/19/EG om medlemsstats utfärdande av tillstånd som är avsedda för järnvägsföretag och om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet.

Direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Förslag till tre direktiv ("järnvägspaketet" — KOM(1998) 480 slutlig) som syftar till att komplettera det gemenskapsrättsliga ramverket på området och skall leda till ett effektivare utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

Godstransporter på väg inom Europeiska unionen medför stora kostnader för de regionala myndigheterna till följd av trafikstockningar, förorening och olyckor etc.

Mot bakgrund av ovanstående antog Regionkommittén följande yttrande vid sin 34:e plenarsession den 14–15 juni 2000 (sammanträdet den 14 juni).

1. Regionkommittén anser att subsidiaritetsprincipen skall respekteras till fullo.
2. Kommittén anser att de föreslagna åtgärderna och initiativen kommer att bidra till att tillgodose medborgarnas och de lokala företagens behov i kvalitativt och kvantitativt hänseende.
3. Regionkommittén anser att Europeiska unionens konkurrenskraft är beroende av att man lyckas lösa problemet med den konstanta ökningen av godstransporterna. Av hänsyn till den socioekonomiska och miljömässiga hållbarheten skall transporterna inte främst belasta vägnätet utan inriktas på ett effektivt och väl avvägt utnyttjande av befintlig kapacitet i hela det europeiska transportsystemet och därmed också ett ökat utnyttjande av intermodala fördelar inom alla transportsätt.
4. Regionkommittén anser att de åtgärder som anges i förslaget till direktiv och insatserna i programmet stämmer överens med Europeiska unionens övergripande politik (vitboken från 1998), som föreskriver en större jämvikt mellan olika transportsätt med hjälp av åtgärder som främjar användning av mer miljövänliga transportsätt med lägre energiförbrukning och externa kostnader.
5. Kommittén bedömer järnvägssystemens driftskompatibilitet vara av största strategiska betydelse för att kunna minska vägtransporterna.
6. Regionkommittén välkomnar därför kommissionens meddelande och förslag till direktiv som måste betraktas som ett steg i rätt riktning.
7. ReK finner att meddelandets och direktivförslagets tre målsättningar är högst relevanta, nämligen
 - a) att förbättra organiseringen av den internationella trafiken,
 - b) att förbättra de konventionella järnvägsnätens driftskompatibilitet, dvs. deras förmåga att låta tågen passera gränserna utan stopp,
 - c) att bidra till skapandet av en gemensam marknad för järnvägsutrustning.
8. Kommittén betonar den grundläggande betydelse som järnvägstransporterna i allmänhet och godstransporterna i synnerhet har för den europeiska integrationen, den ekonomiska och sociala utvecklingen i regionerna, särskilt i regioner som ligger nära gränserna, samt för ökad livskvalitet och bättre miljö.
9. Regionkommittén stöder helhjärtat strävan att uppnå en omedelbar förbättring i fråga om tjänster och organisering av dessa eftersom detta är viktigare än att bara förstärka infrastrukturen.
10. Kommittén anser att de föreslagna åtgärderna redan på kort sikt kan leda till en förbättring av servicenivån och därmed skärpa konkurrensen, vilket skulle främja den regionala utvecklingen.
11. Regionkommittén konstaterar att konventionella transeuropeiska järnvägssystem även sträcker sig till länder utanför EU och förespråkar därför att driftskompatibiliteten med dessa länder bibehålls eller vidareutvecklas.

12. ReK anser det vara ändamålsenligt att vidta de föreslagna åtgärderna, som syftar till att harmonisera de olika järnvägssystemens informations- och telematiksystem, för att uppnå de ovan angivna målsättningarna.
13. Regionkommittén anser också att dessa informationssystem även bör få en motsvarande tillämpning inom andra transportsätt för att förbättra konkurrenskraften och samverkan mellan olika transportslag.
14. Kommittén instämmer med kommissionen i att det är nödvändigt att med hjälp av en specifik nyttokostnadsanalys på förhand bedöma varje åtgärd, och på så sätt lösa problemen stegvis, med tanke på den avsevärda ekonomiska satsning som behövs för att nå det slutgiltiga målet.
15. Regionkommittén anser att kommissionen bör genomföra en nyttokostnadsanalys av en eventuell internalisering av de sociala kostnaderna inom ramen för de insatser som skall leda till en utveckling av konkurrensen mellan olika transportslag.
16. Kommittén vill betona de lokala och regionala myndigheternas roll i planering och genomförande av åtgärder som krävs för att uppnå målsättningarna, med avseende på transportpolitikens effekter på den övergripande regionala utvecklingen.
17. ReK anser att det behövs en längre tids uppföljning av vilka effekter insatserna får i de olika regionerna i syfte att minska skillnaderna i regionernas utvecklingsnivå.
18. Kommittén anser att arbetet med att uppnå dessa målsättningar kommer att minska oron för transporterens negativa effekter och leda till att transportererna inte enbart uppfattas som en förstörande kraft, utan som en grundläggande utvecklingsfaktor.
19. Regionkommittén rekommenderar rådet och kommissionen att ta hänsyn till dessa synpunkter.

Bryssel den 14 juni 2000.

Regionkommitténs

ordförande

Jos CHABERT
